

Regelrådet är ett särskilt beslutsorgan inom Tillväxtverket vars ledamöter utses av regeringen. Regelrådet ansvarar för sina egna beslut. Regelrådets uppgifter är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Transportstyrelsen

Yttrande över förslag till ändring av föreskrifter (TSFS 2016:22) om bilar och släpvagnar som dras av bilar, som tagits i bruk den 1 juli 2010 eller senare

Regelrådets ställningstagande

Regelrådet finner att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Remissen innehåller även förslag till allmänna råd, vilka inte omfattas av Regelrådets granskning.

Innehållet i förslaget

Transportstyrelsen föreslår att föreskrifter (TSFS 2016:22) om bilar och släpvagnar som dras av bilar, som tagits i bruk den 1 juli 2010 eller senare ändras så att krav införs på hyttållfasthet för lastbilar. Utökade krav införs vidare för bussar som bland annat innefattar ökad tillgänglighet för passagerarna, bättre fungerande nödutgångar och släckutrustning i motorutrymme. Utökade krav införs även gällande bussars brinnegenskaper till att även täcka material i motorutrymme och elinstallationer.

Därutöver föreslås att sådant som företag hittills återkommande har behövt ansöka om dispens för nu regleras på sådant sätt att dispens inte längre behöver sökas. Dispensärendena har avsett sådant som till följd av att föreskrifterna har varit omöjligt att uppfylla, har hindrat trafiksäkrare lösningar eller medfört onödiga kostnader för företagen. Regleringen innebär:

- Ett förtydligande om att varken larmanordningarna lykta eller ljud får monteras på andra fordon än utryckningsfordon.
- Att fordon med lös- eller lastväxlarflak får undantas från krav på stänkskydd (skärmar).
- Att låga fordon får undantas från krav på breddmarkeringslykter.
- Att bärgningsfordon tillåts ha extra belysning baktill.
- Att rutor i bilar och släpvagnar som är placerade i områden som under färd är skilda från förare eller passagerare, exempelvis manskapsbodas, får vara av samma typ som rutor i husvagnar.
- Att kanadensiska standarder enligt Canadian Motor Vehicle Safety Standards (CMVSS) läggs till som kravalternativ för fordon som tillverkas i stora serier för tredje land inom områden som bedömts likvärdiga med idag gällande krav genom amerikanska Federal Motor Vehicle Safety Standards (FMVSS).

Slutligen förtydligas undantag för "fordon avsedda för särskilda ändamål" i enlighet med EU:s direktiv 2007/46/EG. Undantag avseende mobilkranar och rullstolsanpassade fordon förs in i föreskrifterna och undantagen för försvarsmaktens fordon justeras.

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Bakgrund och syfte med förslaget

I konsekvensutredningen anges att föreskrifterna i vissa delar behöver ändras för att Sverige ska uppfylla kraven i EU:s direktiv 2007/46/EG¹ samt Kommissionens förordning (EU) 2015/166². Det anges vidare att syftet med förslaget också är att minska de administrativa kostnaderna för företagen genom att reglera sådant som företagen hittills återkommande har behövt ansöka om dispens för. Det gäller krav i föreskrifterna som är omöjliga att uppfylla, hindrar trafiksäkrare lösningar eller medför onödiga kostnader för företagen.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av förslagets bakgrund och syfte är godtagbar.

Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

Förslagsställaren redovisar i sin konsekvensutredning olika regleringsalternativ, möjligheterna till alternativa lösningar som inte innebär reglering samt effekter av om ingen reglering kommer till stånd för samtliga delar av förslaget.

När det gäller kraven på lastbilshytter och kraven på bussar uppger Transportstyrelsen att EU-direktivet med kompletterande förordningar från EU-kommissionen medger nationella krav på likvärdig skyddsnivå för nationella godkännandeformer i relation till de krav som finns inom EU-rätten.

För kraven gällande lastbilshytter redovisar förslagsställaren fyra olika alternativ utefter vad som är möjligt att genomföra inom ramen för EU-rätten. I det första alternativet, som också förordas, tillåts exempelvis att lastbilar som är tillverkade i större serier för tredje land (i huvudsak USA) istället får uppfylla kraven enligt FMVSS 216 A, vilket är en amerikansk standard som tillför krav på lastbilens takkonstruktion som kan anses ge motsvarande säkerhet som EU:s ECE-reglemente 29³. På så vis tas hänsyn till de företag som importerar lastbilar från främst USA och de som bygger om dessa lastbilar för att anpassa dem till den svenska marknaden. Med detta alternativ blir det även möjligt för vissa utryckningsfordon att undantas från kraven på hytthållfasthet, vilket främst avser brandbilar som i Sverige anpassas för att passa stadsmiljöer där det är trångt att komma fram.

Förslagsställaren redogör på motsvarande sätt för de olika alternativa lösningar som tagits fram för regleringen av bussar. De motiveringar som redovisas till det valda alternativet tar, enligt förslagsställaren, exempelvis hänsyn till mindre fordonstillverkare som bygger ett fåtal bussar enbart för den svenska marknaden. Det anges även att bussgodsbussar, med det valda alternativet, tillåts ha liknande placering av nödutgångar som idag, vilket möjliggör att dessa bussar kan fortsätta att användas och att företagen slipper kostsamma omkonstruktioner.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd är godtagbar.

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon. Källa: EUR-Lex.

² Kommissionens förordning (EU) 2015/166 av den 3 februari 2015 om komplettering och ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 vad gäller införande av särskilda förfaranden, bedömningsmetoder och tekniska krav, och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv nr 2007/46/EG och kommissionens förordningar (EU) nr 1003/2010, (EU) nr 109/2011 och (EU) nr 458/2011. Källa: EUR-Lex.

³ UNECE Regulation No.29 Uniform provisions concerning the approval of vehicles with regard to the protection of the occupants of the cab of a commercial vehicle. Commercial vehicle – att reglerna avser lastbilar. Källa: Transportstyrelsen.

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

I konsekvensutredningen anges att Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon ligger till grund för förslaget. Hänvisningar finns även till en kompletterande rättsakt i form av Kommissionens förordning (EU) 2015/166 om komplettering och ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 vad gäller införande av särskilda förfaranden, bedömningsmetoder och tekniska krav, och om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv nr 2007/46/EG och kommissionens förordningar (EU) nr 1003/2010, (EU) nr 109/2011 och (EU) nr 458/2011.

Förslagsställaren redovisar på varje område vilka ändringar som är gjorda i EU-rätten och vilket handlingsutrymme som finns vid ett nationellt genomförande av dessa. De alternativa lösningar som bedöms möjliga utifrån EU-rätten motiveras delvis också utifrån vad som bedöms vara bäst för berörda företag. Sammantaget bedömer förslagsställaren att förslaget inte på något område går utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering.

I konsekvensutredningen uppges även att bestämmelserna om förbud för andra fordon än utryckningsfordon att använda larmanordning omfattas av artikel 1.1 (f) direktiv 2015/1535 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster och ska därför notifieras till EU-kommissionen.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av förslagets överensstämmelse med EU-rätten är godtagbar.

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

I konsekvensutredningen anges att den planerade tidpunkten för ikraftträdandet är den 1 maj 2019, men att de förslagsdelar som berör förtydligandet om vem som får ha larmanordning planeras att träda ikraft den 1 november samma år.

Förslagsställaren uppger att lastbilar som meddelas nationella typgodkännanden ska, enligt EU-rätten, redan från den 30 januari 2017 uppfylla hyttålfasthetskraven enligt ECE reglemente 29 ändringsserie 03. Datumet har därför förts in i föreskriftsförslaget, trots att det är en retroaktiv reglering. Förslagsställaren anger att inga nationella typgodkännanden som berörs av detta har utfärdats av Transportstyrelsen.

Förslagsställaren redovisar de övergångsbestämmelser som föreslås för olika krav, vilka också uppges överensstämma med EU-rätten. Förslagsställaren uppger att de skilda tidpunkterna för när kraven ska börja gälla valts bland annat med hänsyn till att enstaka företag kan behöva tid att styrka de tillkommande kraven på lastbilshytter och att eventuellt konstruera om hytten samt att besiktningsföretag behöver tid för förberedelser i sin organisation.

När det gäller reglerna om lastbilshytter bedömer förslagsställaren att vissa informationsinsatser kommer att behöva genomföras till de företag som idag importerar eller tillverkar lastbilar och som kan ha problem med att uppfylla de nya kraven. I övrigt sker informationen om regelförändring genom det normala samarbetet med branschförbunden.

När det gäller regleringen av bussar bedöms inga särskilda informationsinsatser behövas. Samma bedömning gäller avseende regleringen av sådant som företag hittills återkommande har behövt ansöka om dispens för.

Enligt vad Regelrådet erfar kan det bli svårt för besiktningsföretagen att, från det att föreskriften publiceras till ikraftträdandet den 1 maj, hinna utbilda de som arbetar med besiktningen samtidigt som en sådan utbildning hamnar i en tid med stor arbetsbelastning. Tidsbristen kommer, enligt vad Regelrådet erfar, att påverka kundernas möjlighet att få tid för besiktning, samtidigt som det fördyrar omställningen för besiktningsföretagen. Såvitt Regelrådet förstår är förslagsställarens handlingsutrymme att självständigt sätta datum för ikraftträdande begränsat vad gäller reglerna för lastbilshytter och bussar. Regelrådet anser likväl att det hade varit önskvärt om förslagsställaren hade motiverat valet av datum för ikraftträdande när det gäller de nationella kraven för dispensärendena med tanke på besiktningsföretagens situation.

Regelrådet finner trots detta att förslagsställarens redovisning av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av särskilda informationsinsatser är godtagbar.

Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

I konsekvensutredningen anges att de bestämmelser som avser att reglera sådant som företag hittills återkommande har behövt ansöka om dispens för berör ett fåtal företag årligen. Det uppges att när företag ansöker om dispens för stänkskyddskrav och breddmarkeringslykta görs detta dessutom som regel för hela årsserier/tillverkningsserier av fordon, vilket begränsar antalet ansökningar. Förslagsställaren redovisar vilka branscher som berörs och ungefär hur många företag som finns i respektive bransch, men redogör inte närmare för företagens storlek.

När det gäller hållfasthetskraven för lastbilar uppges att förslaget i huvudsak berör lastbilstillverkare, men även företag som importerar samt bygger om lastbilar berörs. Det uppges finnas två globala företag som tillverkar och registrerar tyngre lastbilar och att dessa företag berörs marginellt av förslaget. Det finns däremot inga företag som tillverkar lätta lastbilar helt från grunden med chassi och hytt.

Det uppges vidare finnas mellan 25 - 30 företag som importerar både tyngre och lättare lastbilar som är tillverkade för en annan marknad än EU och som berörs av förslaget. Dessa företag uppges vara förhållandevis små när det gäller antalet anställda, men för ändå in från 50 bilar och uppåt årligen till den svenska marknaden. Ett tiotal företag uppges importera lastbilar från främst USA och en del av fordonen anpassas till den svenska marknaden. Dessa lastbilar är tillverkade och godkända för EU-marknaden eller för den amerikanska marknaden. De flesta av dessa företag berörs, enligt förslagsställaren, marginellt av förslaget så länge de inte gör anpassningar av hytten. Ytterligare fem företag som söker nationellt typgodkännande för lätta lastbilar berörs, men också marginellt, eftersom de endast gör mindre typer av anpassningar som inte berör hyttens hållfasthet.

Avseende bussregleringen berörs, enligt förslagsställaren, två större globala svenska företag som tillverkar de flesta bussar och busschassier som kommer ut på marknaden. Fordonen som tillverkas godkänns vanligtvis med EU-typgodkännande. Båda företagen tillverkar även chassin som säljs vidare till andra företag som bygger färdigt karosserna. De två busstillverkarna omsatte, enligt förslagsställaren, år 2017 omkring 9 - 10 miljarder kronor. Vidare uppges att två mindre företag i Sverige tillverkar eller bygger om fordon till bussar. Dessa uppges vara Bewa Intraf AB med en omsättning på 140 miljoner kronor och som bygger 500 fordon om året, varav inte fullt 50 bussar samt Nordic Vehicle AB, vars omsättning, liksom antalet tillverkade bussar årligen, enligt förslagsställaren, inte har gått att få fram. Båda företagen uppges endast bygga klass B bussar, det vill säga

landsvägsbussar med upp till 22 passagerare, vilket innebär att kraven som föreslås för brinnehenskaper inte berör dessa tillverkare.

Slutligen anger förslagsställaren att det finns nio besiktningsföretag som verkar på den svenska marknaden och att storleken går från mycket små till stora företag med flera hundra anställda.

Regelrådet kan konstatera att förslagsställaren i sin konsekvensutredning valt att inte redovisa storleken på de företag som berörs av de föreslagna bestämmelserna som rör nuvarande dispenser. Regelrådet noterar samtidigt att förslagsställaren inte bedömer att dessa bestämmelser får några effekter av betydelse för berörda företag, varför en fördjupad redovisning av berörda företag kan utelämnas.

Regelrådet finner därför att förslagsställarens redovisning av berörda företag utifrån antal, storlek och bransch är godtagbar.

Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

Administrativa kostnader

I konsekvensutredningen anges att företag som tillverkar eller registrerar fordon med lös- och lastväxlarflak eller låga lastfordon får minskade administrativa kostnader, eftersom de inte längre behöver fylla i en ansökan om undantag. Detta gäller även de som tillverkar eller registrerar bärgningsfordon, liksom de företag som tillverkar eller registrerar manskapsbodar och liknande fordon. Förslagsställaren uppger att det handlar om få dispensärenden årligen och bedömer att effekterna av dessa delförslag för berörda företag är begränsad.

I konsekvensutredningen anges att Sverige idag helt saknar krav för lastbilshytter. Med förslaget tillkommer nu ett nytt kravområde, vilket i sig medför administrativa kostnader för samtliga företag när de ska styrka att de nya kraven är uppfyllda. Kraven som ställs enligt EU-rätten är, i sig hos de allra flesta tillverkare, redan uppfyllda, eftersom företagen verkar på den gemensamma marknaden. Detta gäller, enligt förslagsställaren, både för de två globala svenska tillverkarna och de lastbilar som tillverkas inom EU och importeras av svenska företag. De lastbilar som importeras från USA bedöms också till övervägande del uppfylla kraven enligt den standard som föreslås. Företagen har då redan det underlag som behövs för att styrka de ställda kraven i förslaget.

Om ett företag inte uppfyller kraven behöver de genomföra tester med kostnader för provningar. Resultatet av dessa provningar måste redovisas och styrkas i ett underlag. Kostnaden för ett sådant underlag uppges vara minst 50 000 kronor per företag. Om företaget även verkar på en marknad utanför Sverige uppges kostnaden sannolikt bli lägre, då företaget redan bedöms ha de underlag som behövs för att styrka kraven, men kan behöva uppdatera den sammantagna redovisningen för fordonets kravuppfyllnad.

Förslagsställaren bedömer att ett 40-tal företag får ökade kostnader under en övergångsperiod, eftersom de kan behöva uppdatera de underlag de använder i samband med registreringen. Kostnaden uppskattas till mellan 15 000 till 20 000 kronor per företag och sammanlagt maximalt 800 000 kronor totalt.

När det gäller regelkraven för bussar uppges även här att de flesta busstillverkarna inom EU uppfyller de tekniska krav som ställs enligt EU-rätten, eftersom de verkar på den gemensamma marknaden. Både tillverkare och importörer har därför tillgång till de underlag som behövs för att styrka de krav som finns i förslaget. I likhet med vad som gäller för lastbilföretagen kommer en viss uppdatering likväl vara

nödvändig när underlagen behöver uppdateras. Kostnaderna för de 15 tillverkarna och importörerna uppskattas till upp till 20 000 kronor per företag och sammanlagt 300 000 kronor tillsammans.

De tillverkare som saknar underlag för de föreskrivna kraven får både tillkommande administrativa kostnader och kostnader för provning av kravuppfyllelsen. Det handlar, enligt förslagsställaren, i stort sett om två mindre företag som inte tillverkar för hela EU-marknaden och som eventuellt kan få sådana administrativa kostnader.

Slutligen anges att besiktningsföretagens branschförbund får en kostnadsökning när det ska uppdatera kontrollinstruktioner för besiktningsföretagen på samtliga områden i förslaget. Kostnaden för detta bedöms vara 300 000 kronor.

Regelrådet kan konstatera att förslagsställaren anser att kostnadsminskningarna är begränsade för berörda företag när dispensförfarandet slopas på vissa områden. Regelrådet anser dock att det hade varit önskvärt om förslagsställaren hade redovisat tiden det tar att göra en ansökan om dispens, liksom uppgift om antalet ansökningar som görs årligen på samtliga områden. En sådan redovisning hade möjliggjort för läsaren att själv bedöma effekterna, vilket därmed hade förbättrat konsekvensutredningens kvalitet.

Regelrådet finner trots detta att förslagsställarens redovisning av förslagets administrativa kostnader är godtagbar.

Andra kostnader och verksamhet

När det gäller regleringen av sådant som företag återkommande har ansökt om dispens för anges att enstaka företag kan behöva ta bort blåljus/ljudsignal från sin bil. Det anges även att företag för lågbyggda lastfordon som idag monterar breddmarkeringslyktor, trots att lyktorna inte ökar fordonets synbarhet, får minskade kostnader om de väljer att inte längre montera sådana lyktor. Företag som importerar bilar från Kanada bedöms få något lägre kostnader med förslaget när de inte behöver köpa separata intyg för att styrka vissa av kraven. Det anges vidare att då ingen ansökningsavgift för dispens förekommer, medför de nya bestämmelserna heller ingen besparing för företagen i detta avseende.

När det gäller lastbilshyttorna utgår förslagsställaren i sin konsekvensutredning från att de flesta företag inte får några andra kostnader än de administrativa. Förslagsställaren uppger att branschföretagens bedömning är att alla medlemsföretag uppfyller kraven som nu föreslås, men att det finns företag som inte är anslutna. Förslagsställaren anger vidare att om det mot förmodan skulle finnas företag som tillverkar hytter som inte kan uppfylla kraven som anges finns en möjlighet att ansöka om undantag. Om undantag inte kan medges till exempel med hänsyn till säkerheten blir ett sådant företag tvungen att bekosta provningar, omkonstruktion eller i värsta fall nekande registrering om hyttens överlevnadsutrymme inte visat sig vara tillräckligt efter genomfört slagprov. Kostnader för provning uppskattas till 300 000 kronor och kostnader för omkonstruktion uppskattas till mellan 500 000 – 5 000 000 kronor beroende på om det räcker med mindre justeringar eller om hela hytten måste konstrueras om.

Förslagsställaren gör samma bedömning när det gäller kravuppfyllnad för busstillverkare/importörer som för lastbilsföretagen. Det uppges att om företag behöver konstruera om bussen och styrka tillkommande provningar vid kravskärpning kan kostnaderna för företagen bli betydande. Det är, enligt förslagsställaren, i så fall mindre företag som inte tillverkar för den EU-gemensamma marknaden och som gör speciella anpassningar till den svenska marknaden som påverkas mest. Förslagsställaren har varit i kontakt med dessa företag för att få en kostnadsuppskattning. Kostnader för omkonstruktion finns som regel redan idag i den normala tillverkningsprocessen och beror, enligt företagen, på kundens

önskemål och de krav som gäller vid tillverkningstillfället. De flesta av kraven uppges emellertid vara uppfyllda förutom exempelvis kravet på en större lucka för utrymning. Provningskostnader för sådan ändring kan uppgå till 50 000 kronor per företag för att styrka tillkommande krav. Förslagsställaren uppger att den valt alternativa krav för så kallade bussgodsbussar till kraven på utrymningsvägar bakåt som liknar dagens krav, så att kostnaderna kan begränsas för företag som gör sådana anpassningar för den svenska marknaden. Det uppges vidare att möjlighet även finns att ansöka om dispens från kraven, förutsatt att säkerheten kan garanteras. Det uppges därutöver att importörer som tar in bussar från EU inte får några andra kostnader än de administrativa.

När det gäller besiktningsföretagen får de kostnader för att utbilda eller informera sin personal om de nya kraven. Kostnaderna uppskattas till cirka 200 000 kronor totalt för de 9 besiktningsföretagen tillsammans.

Regelrådet anser att det hade varit önskvärt om förslagsställaren hade redovisat kostnaden för de separata intyg som företag som importerar bilar från Kanada hittills har behövt för att styrka vissa av kraven.

Regelrådet finner trots detta att förslagsställarens redovisning av förslaget andra kostnader och påverkan på företagets verksamhet är godtagbar.

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

Det uppges i konsekvensutredningen att det kan finnas en liten men inte obetydlig risk att kraven gällande lastbilshytter hindrar något företag som tillverkar lastbilar med en mycket speciell utformning att kunna få dessa registrerade. Små företag har, enligt förslagsställaren, svårt att uppfylla krav som kostar mycket att prova och kan inte slå ut provningskostnaden på flera fordon på samma sätt som ett större företag. Det finns, enligt förslagsställaren, dock en möjlighet att ansöka om undantag från kraven, förutsatt att säkerheten är godtagbar.

När det gäller bussregleringen uppges att förslaget medför att företagen kommer att kunna konkurrera på lika villkor, men att större företag har större vinstmarginal att fördela utvecklingskostnader och provningskostnader på.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av förslaget påverkan på konkurrensförhållandena är godtagbar.

Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

Förslagsställaren uppger i konsekvensutredningen att förslaget inte medför någon annan påverkan än den som redan redovisats.

Regelrådet har i sin granskning av remissen heller inte kunnat identifiera någon ytterligare påverkan och finner därför att förslagsställarens redovisning av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden är godtagbar.

Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

Förslagsställaren redovisar i sin konsekvensutredning att hänsyn har tagits till små lastbils- respektive busstillverkare så att deras administrativa kostnader ska begränsas gällande typgodkännanden. Hänsyn har också tagits till mindre importföretag som finns på den svenska marknaden och som lever på att importera lastbilar från USA. Därutöver lämnar förslagsställaren en möjlighet att ansöka om undantag från kraven förutsatt att säkerheten förblir godtagbar.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning är godtagbar.

Sammantagen bedömning

Regelrådet vill med anledning av förslagsställarens bedömning att delar av förslaget inte medför effekter av betydelse för berörda företag understryka vikten av att redovisa tillräckliga uppgifter som motiverar och därmed stärker en sådan bedömning. Regelrådet anser att det är önskvärt att läsaren med hjälp av redovisningen självständigt ska kunna göra en bedömning.

Regelrådet anser att förslagsställaren trots detta på ett godtagbart sätt redovisar samtliga punkter i sin konsekvensutredning.

Regelrådet finner därför att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Stöd till regelgivare i konsekvensutredningsarbetet finns i [Tillväxtverkets handledning för konsekvensutredning](#).

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 30 januari 2019.

I beslutet deltog Claes Norberg (ordförande), Hanna Björknäs, Yvonne von Friedrichs och Lennart Renbjer.

Ärendet föredrogs av Annika LeBlanc.



Claes Norberg
Ordförande



Annika LeBlanc
Föredragande